
Approved/Утверждаю

.....2008

**SHIPBOARD OIL POLLUTION
EMERGENCY PLAN**

M/v «YourShip »

**СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР
ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ**

Т/х «Yourship »

№ YourShip-xxx-xxx

APPROVED/ОДОБРЕНО

**by Russian Register of Shipping on
behalf of Panama Maritime Authority
Российским Морским Регистром
Судоходства по поручению Морской
Администрации Панамаы**

ELABORATED/РАЗРАБОТАНО

" _____ " _____ 2008

" _____ " _____ 2008

**Saint-Petersburg/Санкт-Петербург
2008**

CONTENTS

ХААПТЕР 1 GENERAL

- 1.1. Introduction
- 1.2. Preamble
- 1.3. MARPOL 73/78 Annex I - Regulation 37

ХААПТЕР 2 REPORTING REQUIREMENTS

- 2.1. General
 - 2.1.1. Reporting Procedures Flowchart
- 2.2. When to Report
 - 2.2.1. Actual Discharge
 - 2.2.2. Probable Discharge
- 2.3. Whom to Contact
 - 2.3.1. When in Port
 - 2.3.2. When at Sea
- 2.4. How to Contact
- 2.5. Information Required
 - 2.5.1. Reporting Procedure
 - 2.5.2. Formats for Reporting
 - a Initial Report
 - b Additional Report
 - c Supplementary Report

ХААПТЕР 3 STEPS TO CONTROL DISCHARGE

- 3.1. General Precautions
- 3.2. Operational Spills
 - 3.2.1. General
 - 3.2.2. Pipeline leakage
 - 3.2.3. Overflow during oil transfer operations
 - 3.2.4. Hull leakage
- 3.3. Spill Resulting from Casualties and Emergencies
 - 3.3.1. General guidelines
 - 3.3.2. Priority actions
 - 3.3.3. Damage stability and stress considerations
 - 3.3.4. Specific action-grounding
 - 3.3.5. Specific action-collision
 - 3.3.6. Specific action-fire/explosion
 - 3.3.7. Specific action-hull failure/containment system failure
 - 3.3.8. Specific action-excessive list
 - 3.3.9. Specific action-wrecked
 - 3.3.10. Specific action-hazardous vapour release
- 3.4. Mitigating activities

XHAIITEP 4 NATIONAL AND LOCAL COORDINATION

- 4.1. Initiating clean-up response
 - 4.1.1. Small spills
 - 4.1.2. Large spills
 - 4.1.3. Record keeping and sampling procedures

XHAIITEP 5 ADDITIONAL REQUIREMENTS

- 5.1. Oil Pollution Prevention Team
 - 5.1.1. Oil pollution prevention officer
 - 5.1.2. Team structure
 - 5.1.3. Responsibilities
- 5.2. Oil pollution incidents
 - 5.2.1. General
 - 5.2.2. Investigation by authorities
- 5.3. Reference books and manuals
 - 5.3.1. IMO Publications
 - 5.3.2. USCG Publications

APPENDIX 1A REPORTING FORMATS

- Table 1 Initial report format
- Table 2 Additional report format
- Table 3 Supplementary report format

APPENDIX 1B CHECKLISTS

- Spill response checklist - operational
- Spill response checklist - casualty
- Spill response checklist - emergency
- Spill response checklist – notification

APPENDIX 2 LIST OF OIL SPILL RESPONSE EQUIPMENT CARRIED ON BOARD

APPENDIX 3 RECORD OF OIL POLLUTION PREVENTION EXERCISES

APPENDIX 4 NATIONAL CONTACT POINTS FOR SAFETY AND POLLUTION PREVENTION

APPENDIX 5 COMPANY CONTACT DETAILS QUALIFIED INDIVIDUAL CONTACT DETAILS SHIP INTEREST CONTACT

APPENDIX 6 REPORT OF ANNUAL PLAN REVIEW

APPENDIX 7 LIST OF FAMILIARIZATION

APPENDIX 8 REVISION RECORD LIST

APPENDIX 9 COPIES OF SHIP'S PLANS

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1 ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Введение
- 1.2. Преамбула
- 1.3. МАРПОЛ 73/78 Приложение I - Правило 37

ГЛАВА 2 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ

- 2.1. Основные положения
 - 2.1.1. Схема действий при передаче сообщений
- 2.2. Когда следует передавать сообщения
 - 2.2.1. Фактический сброс
 - 2.2.2. Вероятный сброс
- 2.3. С кем следует установить связь
 - 2.3.1. В порту
 - 2.3.2. В море
- 2.4. Как выходить на связь
- 2.5. Требуемая информация
 - 2.5.1. Процедура передачи сообщений
 - 2.5.2. Форматы сообщений
 - а Первоначальное сообщение
 - б Дополнительное сообщение
 - с Последующее сообщение

ГЛАВА 3 МЕРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА СБРОСАМИ

- 3.1. Основные меры предосторожности
- 3.2. Эксплуатационные разливы
 - 3.2.1. Основные положения
 - 3.2.2. Утечка из трубопровода
 - 3.2.3. Переполнение танка
 - 3.2.4. Течь корпуса
- 3.3. Разливы в результате аварий
 - 3.3.1. Общее руководство
 - 3.3.2. Первоочередные действия
 - 3.3.3. Соображения об остойчивости и прочности
 - 3.3.4. Ситуация - посадка на мель
 - 3.3.5. Ситуация - столкновение
 - 3.3.6. Ситуация - пожар/взрыв
 - 3.3.7. Ситуация - повреждение корпуса/неисправность системы герметизации
 - 3.3.8. Ситуация - чрезмерный крен
 - 3.3.9. Ситуация – кораблекрушение
 - 3.3.10. Ситуация – опасный выброс паров
- 3.4. Меры по смягчению последствий

ГЛАВА 4 КООРДИНАЦИЯ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ

4.1. Ответные действия в случае разлива нефти

4.1.1. Малые разливы

4.1.2. Большие разливы

4.1.3. Документирование

ГЛАВА 5 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

5.1. Аварийная партия по борьбе с разливом нефти

5.1.1. Лицо, ответственное за ответные действия в случае разлива нефти

5.1.2. Состав аварийной партии

5.1.3. Обязанности

5.2. Инциденты, связанные с разливами нефти

5.2.1. Общие положения

5.2.2. Расследование властями

5.3. Книги и руководства на борту судна

5.3.1. Руководящие документы ММО

5.3.2. Руководящие документы Береговой охраны США

ПРИЛОЖЕНИЕ 1А ФОРМАТЫ СООБЩЕНИЙ

Таблица 1 Форма первоначального сообщения

Таблица 2 Форма дополнительного сообщения

Таблица 3 Форма последующего сообщения

ПРИЛОЖЕНИЕ 1В ЧЕК-ЛИСТЫ

чек-лист действий при разливах – в эксплуатационном режиме

чек-лист действий при разливах – при катастрофе

чек-лист действий при разливах – в случае аварии

чек-лист действий при разливах – порядок извещений

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ПЕРЕЧЕНЬ СУДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ ОТВЕТНЫХ МЕР

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 РЕГИСТРАЦИЯ ПРОВЕДЁННЫХ УЧЕНИЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ СВЯЗИ В ПРИБРЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВАХ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ КОМПАНИИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ В СУДНЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 РЕГИСТРАЦИЯ ПЕРЕСМОТРОВ ПЛАНА

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 ЛИСТ ОЗНАКМЛЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 8 ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ 9 СУДОВАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

CHAPTER 1 GENERAL

1.1. INTRODUCTION

- 1.1.1. This Plan is written in accordance with the requirements of Regulation 26 of Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)
- 1.1.2. The purpose of the Plan is to provide guidance to the Master and officers on board the ship with respect to the steps to be taken when a pollution incident has occurred or is likely to occur.
- 1.1.3. The Plan contains all information and operational instructions required by the Guidelines. The appendices contain names, telephone, telex and fax numbers etc., of all contacts referred to in the Plan, as well as other reference material.
- 1.1.4. This Plan has been approved by the Russian Maritime Register of Shipping and, except as provided below, no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.
- 1.1.5. Changes to Chapter 5 and the appendices will not be required to be approved by the Russian Maritime Register of Shipping. The appendices should be maintained up to date by the Owners or by the Company

1.2. PREAMBLE

- 1.2.1. The Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) is provided to assist shipboard personnel in determining the correct procedures to follow should there be an incident or accident which results in an Actual or Probable discharge of oil. The primary objective is to stop or minimize such discharge and mitigate its effects. Effective planning ensures that the necessary actions are taken in a logical, structured and timely manner.
- 1.2.2. The Plan makes use of flowcharts and checklists which will assist the Master, in determining the actions and decisions required during an incident response. The Plan provides a visible and structured form of information which can reduce errors and oversights during an emergency situation.
- 1.2.3. For any Plan to be effective, it must be understood by all personnel on board and in the Company office. To this effect, regular training and exercises in mitigating procedures on board are required to be earned out, and the results, along with any deficiencies or problems experienced, reported to the Company office.
- 1.2.4. The Plan should be reviewed and updated at intervals not exceeding 12 months. However, should an incident occur within that period, the Plan should be reviewed and updated as soon as possible after that time






A report of reviews should be sent to the Company's Head Office.






1.3. MARPOL 73/78 ANNEX 1 – REGULATION 37






- 1.3.1. Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a SOPEP approved by the Administration.
- 1.3.2. Such a Plan shall be in accordance with guidelines developed by the Organization and written in the working language of the Master and officers. The Plan shall consist at least of:
 - a The procedure to be followed by the Master or other persons having charge of the ship to report an incident involving harmful substances, as required in Article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization;
 - b The list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
 - c A detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and
 - d The procedures and point of contact on the ship for coordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.






ГЛАВА 1 ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ






1.1. ВВЕДЕНИЕ

     Данный план составлен в соответствии с требованиями Правил 26 дополнения 1 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973, измененного протоколом от 1978.






     Цель Плана состоит в том, чтобы предоставить рекомендации капитану и лицам командного состава на борту судна в отношении мер, которые должны быть приняты в случае инцидента, вызывающего загрязнение или вероятности такого инцидента.






     План содержит всю информацию и рабочие инструкции, требуемые Руководством. Дополнения содержат имена, номера телефонов, телексов и т.д. всех лиц для связи, упомянутых в Плане, а также другие справочные материалы.






     Настоящий План одобрен Российским Морским Регистром Судоходства и, за исключением предусмотренных ниже случаев, никакая его часть не подлежит изменению или пересмотру без предварительного согласия Российским Морским Регистром Судоходства.

     Изменения в разделе 5 и дополнениях не требуют одобрения Российского Морского Регистра Судоходства, операторы и управляющие должны вносить в дополнения самые последние сведения.

1.2. ПРЕАМБУЛА

     Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью является руководством судового персонала для определения правильного выбора действий в случае инцидента, который может стать причиной вероятного или фактического сброса нефти. Такие действия, в первую очередь, должны быть направлены на прекращение или уменьшение такого сброса и смягчения возможных последствий. Эффективное планирование в этом направлении является залогом того, что предпринятые действия будут логичными, структурированными и своевременными.







     В Плане используются графические схемы действий и чек-листы, которые должны помочь Капитану в правильном определении ответных действий и принятию адекватных решений во время инцидента. В Плане приведена наглядная и структурированная информация, которая может уменьшить последствия ошибок и упущений.







     Для того, чтобы План был эффективным, его требования и рекомендации должны быть известны как судовому, так и береговому персоналу. Для этих целей, на судне, должно быть обеспечено регулярное проведение учений и занятий в области смягчения последствий разливов и передачу в Компанию информации о выявленных несоответствиях в результате таких учений и занятий.

     Данный план должен пересматриваться и обновляться не

реже одного раза каждые 12 месяцев. Тем не менее, в случае возникновения инцидента в течение этого периода, План должен быть пересмотрен и обновлен, на сколько это возможно быстро, после такого инцидента. Отчёт о проведении пересмотра должен быть отправлен в главный офис Компании.

1.3. МАРПОЛ 73/78 ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ПРАВИЛО 37

      Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег. т и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 рег. т и более должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией.

      Такой план должен составляться в соответствии с Руководством, разработанным Организацией, в письменном виде на рабочем языке капитана и лиц командного состава. План должен включать, по крайней мере:

- a Процедуру, которой должны следовать капитан или другие лица, несущие службу на судах, при сообщении в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, как это требуется в статье 8 настоящей Конвенции и Протоколе 1 к ней, на основе руководства, разработанного Организацией;
- b Перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;
- c Подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для ограничения или регулирования сброса нефти в результате инцидента; и
- d Процедуры и пункты связи на судне для координации действий на борту судна с национальными и местными властями по борьбе с загрязнением.

CHAPTER 2 REPORTING REQUIREMENTS

2.1. GENERAL

Article 8 and Protocol I of MARPOL 73/78, require that the nearest coastal state should be notified of actual or probable discharges of oil into the sea. The intent of the requirement is to ensure that the appropriate authorities are informed without delay of any incident giving rise to pollution, or the threat of pollution, of the marine environment, as well as any need for assistance or salvage, so that the appropriate action may be taken in good time.

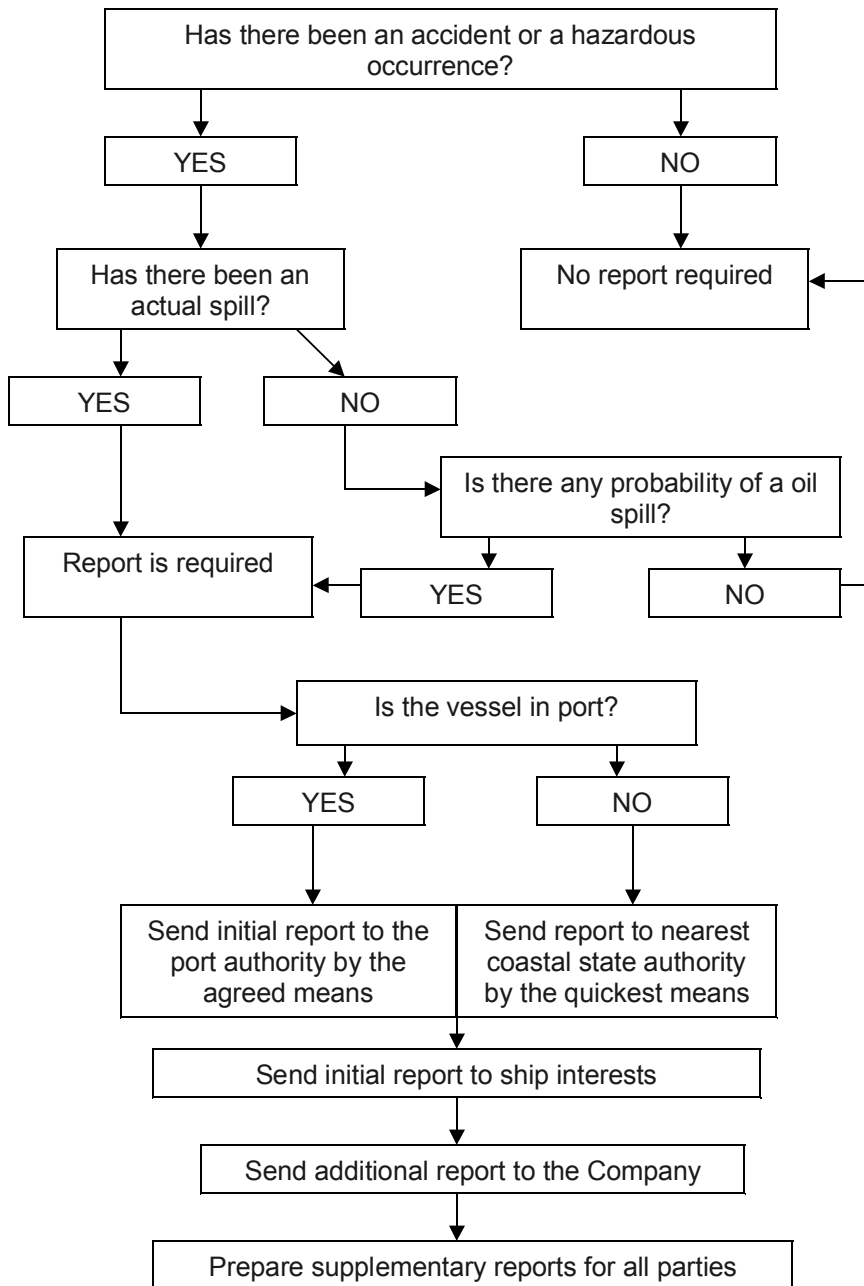
The reporting procedure to be followed by the Master or officer in charge of the ship after a oil pollution incident is based on Guideline developed by the Organization (IMO).

If a ship is involved in a pollution incident, incident reports must be made to the appropriate coastal state authorities or administrations, as well as to contacts representing interest in the ship.

The procedures and formats of these reports to Coastal States or Administrations are given in the following sections.

A flow chart indicating the reporting procedures in accordance with MARPOL 73/78 requirements is given overleaf.

2.1.1. Reporting procedure flow chart



2.2. WHEN TO REPORT

As a general guide, the Master should make a report in cases of:

- Damage, failure or breakdown which affects the safety of own or other ships in the vicinity. Examples of such situations are collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding, cargo shifting; and
- Failure or breakdown of machinery or equipment which results in the impairment of the safety of navigation. Some examples of such incidents are failure or breakdown of steering gear, propulsion, electrical generating systems, and essential shipborne navigational aids.

2.2.1. Actual discharge

A report is required whenever there is:

- a A discharge of oil (resulting from damage to the ship or it's equipment; or
- b An intentional discharge for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- c An exceeding of rate of the oil fuel discharge as a result of the oil filtering equipment failure or breakdown.

2.2.2. Probable discharge

A report is also required when there has not been an Actual discharge of oil, but when there is a Probability of a discharge.

In judging whether there is such a probability, the following factors should be among those taken into consideration:

- Nature of damage sustained by the ship;
- Failure or breakdown of the ship or any machinery or equipment which may adversely affect the ship's normal operations or maneuverability;
- Location of the ship and proximity to land or other navigational dangers;
- Present and expected weather, sea state, tide and current;
- Type, nature, quantity and stowage of cargo on board;
- Traffic density;
- If any crew members have been incapacitated by injuries as a result of the incident, the ability, morale and number of remaining crew capable of handling the situation

2.3. WHOM TO CONTACT

2.3.1. When in Port

The Master is to send the **initial** report to the local Port Authority where the incident has taken place. Additionally, a copy of the report is to be sent to the Company, Regulating Authority i.e. USCG, local Agent, local P & I Club Representative, Flag State Authorities and, when the vessel is in USA Waters, to Qualified Individual (QI).

An **Additional** report is to be sent to the Company

Supplementary reports are to be sent to the local Port Authority, local Agent, local P&I Club Representative, the Company, and any other responsible authority as instructed by the Company

In anticipation of this contingency, on arrival at a port where oil Transfer operations

are to take place, the Master is to compile the following Contingency Contact List and append to this plan.

| | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| TERMINAL / PORT AUTHORITY | TELEPHONE TELEX FAX VHF |
| LOCAL EMERGENCY SERVICES | TELEPHONE TELEX FAX VHF |
| REGULATING AUTHORITY (USCG etc) | TELEPHONE TELEX FAX VHF |
| AGENT NAME | TELEPHONE TELEX FAX VHF |

2.3.2. When at sea

As soon as possible after the incident, the Master is to send an **initial** report to the nearest State Authority or Administration.

Copies of the report are also to be sent to the Company. P & I Club, Flag State Authorities and when in USA Waters the QI.

An **Additional** Report is to be sent to the Company.

Supplementary reports are to be sent to the appropriate State Authority, the Company and any other authorities as advised by the Company.

2.4. HOW TO CONTACT

Contact with the appropriate State Administration or Agency is to be made:

- a by telephone, facsimile or telex via the Inmarsat Satellite system;
- b to the nearest coastal State through an appropriate Coast Station, preceded by the safety signal (if the incident affects the safety of navigation), or by the urgency signal (if the incident affects the safety of life or ship);
- c when the vessel is in or near an area for which a ship reporting system has been established, to the designated shore establishment responsible for operation of that system;

On appropriate frequencies (on bands 405-525 KHz, 1605-2850 KHz, or 156-175 MHz).

2.5. INFORMATION REQUIRED

2.5.1. Reporting procedures

- a Send an Initial report as soon as possible after the incident, giving as much information as is available at the time.
- b Follow up the Initial Report with a Supplementary Report, giving any developments in the overall situation, as well as any other information

that may be useful.

- c An additional Report should be sent to the Company.
- d Promptly comply as fully as possible with requests for Additional Information from the appropriate authorities.
- e As well as giving details of the exact technical name of oil spilled, it will assist the clean up operation if the precise characteristics of the oil are advised to the shore authorities.

Information should include but not limited to:

- Load port;
- Specific gravity, either in terms of API or gms/cc;
- Viscosity at a specified temperature;
- Pour point;
- Wax and asphaltene content;
- Distillation characteristics;
- Any other relevant information;

2.5.2. Formats for reporting

a Initial report

The initial notification form is set forth in *Table 1 of Appendix 1A*. The same form should be, as far as possible, used for additional notifications. The notification form is based on IMO Resolution A. 851(20) «General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Requirements Including Guidelines for Reporting about Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and / or Marine Pollutants».

In case of actual oil discharge the initial notification should include paragraphs **A, B, C (or D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U** and **X**.

Whenever any linguistic problems are likely to occur the languages used should include English with a recourse being made where applicable to a standard nautical phrase - book. To transmit detailed information the International Code of Signals may be used. In the latter case letter index in the report text should be immediately followed by a relevant statement.

The following is additional information to fill the **Table 1**:

A - name of ship, call sign or identification data of shipboard radio station and flag.

B - 6-digit group giving day of month (first two digits), hours and minutes (last four digits).

C - 4-digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with N (North) or S (South), and 5-digit group giving longitude in degrees and minutes also suffixed with E (East) or W (West), or

D - ship's position observed by bearing (first 3–digits) and distance from a clearly identified landmark (give the landmark).

E - true course.

F - speed in knots and tenths of a knot.

G – last port of call.

H – date, time and position of entrance in the reporting system or bearing, distance from appointed object.

I – ETA to next port.

J – either pilot on board?

K – date, time and position of exit from reporting system or bearing, distance from appointed object.

L - intended track.

When detailing the track it is necessary to give the latitude and longitude of each turning point as in **C**, showing type of the intended track between the above points, e.g. «RL» (rumb line sailing), «GC» (great circle sailing) or «along coastal line» in case of coastwise navigation, expected date and time of passing through specific points as 6-digit group as in «B».

M - full details of radio stations / frequencies being guarded.

N - 6-digit group giving date and time as in «B».

P - type and quantity of oil fuel onboard the ship.

Q - brief details of defects / damages / deficiencies. These must include the ship's condition and the ability to transfer oil fuel.

R - brief details of pollution. These should include the type of oil products which are discharged into the sea; an estimate of quantity of oil fuel which is lost; an estimate of discharge oil products movement; an estimate of a spill area surface, if possible. Position expressed as in «C» or «D».

S - brief details of the prevailing weather and sea condition.

T - name, address, telex and telephone numbers of the ship's owner or operator of the ship, or its agent.

U - details of length, breadth, capacity and type of ship etc, depends upon the circumstances.

X - additional information:

- brief details of incident;
- need for outside assistance;
- action being taken;
- number of crew and detail of any injuries;
- details of P & I Club & local correspondent;
- other details

b Supplementary report

Once the Initial report has been sent, a Supplementary report is to be sent to the State or Local Port Authority, and copied to other interested parties as required, e.g., the Company, P&I Club, Regulating Authorities i.e. USCG, etc.

This information in this report must include the following:

- changes in the ship's condition, including drafts before and after incident;
- changes in the rate of release and spread of oil;
- changes in weather conditions;
- details of clean up activities, salvage operations etc in progress;
- details of authorities, owners, operators, charterers, agencies etc. notified;
- details of cargo and bunker dispositions, including details of tanks inerted;
- correct technical name, UN number, IMO Dangerous Goods Class., manufacturer, and type of packaging of any harmful substances
- any other relevant information;

Additionally, the local P & I Club Representative should, in the ordinary course of events, arrange for a local surveyor to assist in ascertaining the extent, source, and cause of the spillage, and monitor the clean up, salvage or repair operations. When in USA waters this will be arranged by the QI.

Please refer to Table 3 in Appendix 1A

c Additional report

It is recommended that the Master transmits the following Additional information to the Company either in conjunction with the Initial report, or as soon as it is possible to do so.

- Additional details of damages to own ship and equipment;
- Whether damage is still being sustained;
- Assessment of fire risk and precautions being taken;
- Disposition of bunker on board (if affected), oil on board and amount estimated to have been spilled either on deck or overboard;
- Time (UTC) assistance requested, and time (UTC) assistance arrived or expected to arrive at the scene. Additionally, type of assistance required and requested;
- Name of salvor if any, and type of equipment;
- Whether further assistance is likely to be required;
- Priority requirements of spare parts and other materials;
- Details of all outside parties notified or who are aware of the incident;
- Any other relevant information.

If the vessel's personnel are unable to calculate or assess the vessel's Damage stability onboard, all relevant stability and damage information are to be sent to the Company, in order that the necessary stability calculations can be made as soon as possible.

Please refer to Table 2 in Appendix 1A

00 000 2 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ

2.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 8 и Протокол 1 к МАРПОЛ 73/78 требуют передачу сообщения ближайшему прибрежному государству о фактических или возможных сбросах топлива в море. Цель этого требования заключается в обеспечении того, чтобы прибрежные государства были безотлагательно информированы о любом инциденте, вызывающем загрязнение или угрозу загрязнения морской среды, а также о мерах по оказанию помощи и спасанию, с тем, чтобы соответствующие действия могли бы быть предприняты.

Такое сообщение должно быть передано капитаном или вахтенным офицером в случае возникновения инцидента в соответствии с процедурой требуемой Руководством, разработанным Организацией (ММО).

В случае, если судно вовлечено в инцидент, связанный с разливом нефти, сообщение об инциденте должно быть передано ближайшему прибрежному государству, равно как и лицам или организациям, заинтересованным в судне.

Соответствующие процедуры и форматы сообщений приведены далее.

На следующей странице приведена графическая схема процедуры передачи сообщений, составленная в соответствии с рекомендациями МАРПОЛ 73/78.

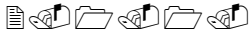
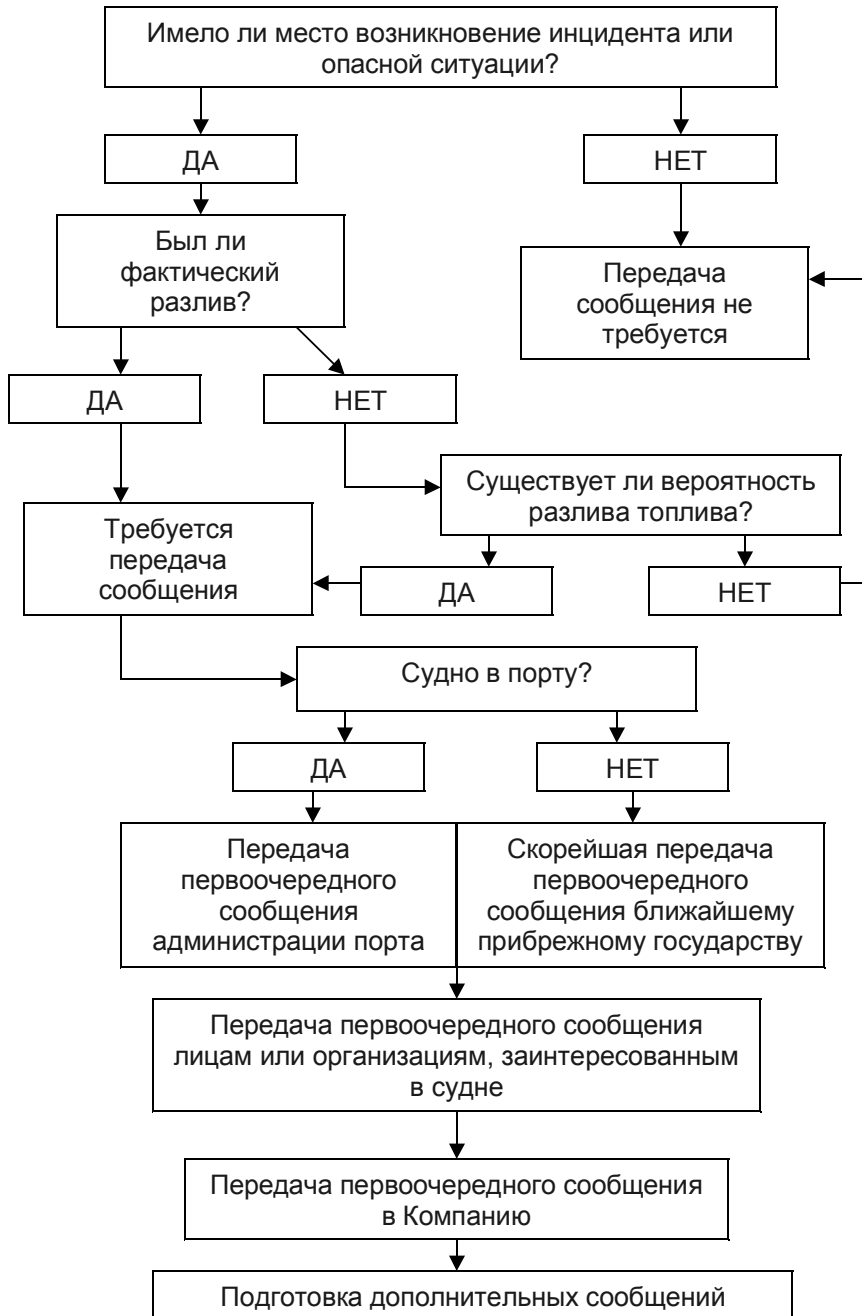


Схема действий при передаче сообщений



2.2. КОГДА СЛЕДУЕТ ПЕРЕДАВАТЬ СООБЩЕНИЯ

В общем случае, Капитан должен передавать сообщения в следующих случаях:

- Повреждение, отказ или выход из строя судовых систем или устройств, которые могут повлиять на безопасность самого судна или других судов поблизости. Например: посадка на мель, пожар, взрыв, повреждение корпуса, затопление и смещение груза; и
- Отказ или выход из строя механизмов, которые могут повлиять на безопасность судоходства в районе. Например: отказ или выход из строя винто-рулевого комплекса, генераторных установок и вспомогательных двигателей, а также влияющих на безопасность навигационных средств.



Фактический разлив

Передача сообщений необходима в следующих случаях:

- a Разлив топлива (в результате повреждения судна или его оборудования); или
- b Преднамеренный разлив, совершенный для обеспечения безопасности судна или спасания человеческой жизни; или
- c Сброс нефтяного топлива с превышением нормы, разрешённой правилами, в результате выхода из строя нефтеводяного фильтрующего оборудования.



Вероятный разлив

Передача сообщения также необходима и в случае, когда фактического разлива топлива не было, но существует вероятность разлива.

Судя по тому, существует ли такая вероятность, следующие факторы должны быть учтены:

- Вовлечено судно ли судно в инцидент;
- Отказ или выход из строя судового оборудования, которые могут повлиять на нормальную эксплуатацию судна или возможность судна маневрировать;
- Координаты судна и его близость к берегу или навигационным опасностям;
- Гидрометеорологические условия на момент инцидента и ожидаемые в соответствии с прогнозом;
- Тип, свойства и количество груза на борту;
- Плотность судоходства в районе;
- Наличие на борту пострадавших в результате инцидента лиц, количество лиц на борту способных принять участие в ответных действиях.

2.3. С КЕМ СЛЕДУЕТ УСТАНОВИТЬ СВЯЗЬ

2.3.1. В порту

Капитан должен передать **Первоначальное сообщение** Администрации порта, в котором произошёл инцидент. Дополнительно, копия такого сообщения должна быть отправлена в Компанию, Береговую охрану США (если